

vonnis

RECHTBANK DEN HAAG

Team handel

Vonnis van 17 november 2021

in de zaak met zaaknummer / rolnummer: C/09/600708 / HA ZA 20-983 van

de publiekrechtelijke rechtspersoon
DIENST WEGVERKEER (RDW),
te Zoetermeer,
eiseres,
advocaat mr. F.S.G. Tuinzing-Westerhuis te Amsterdam,

tegen

■■■■■ ■■■■■ ■■■■■
te Landgraaf,
gedaagde,
advocaat mr. R.P. Küffen te Kerkrade,

en in de zaak met zaaknummer / rolnummer C/09/600718 / HA ZA 20-984 van

de publiekrechtelijke rechtspersoon
DIENST WEGVERKEER (RDW),
te Zoetermeer,
eiseres in conventie,
verweerster in reconventie,
advocaat mr. F.S.G. Tuinzing-Westerhuis te Amsterdam,

tegen

■■■■■ ■■■■■ ■■■■■
te Landgraaf,
gedaagde in conventie,
eiser in reconventie,
advocaat mr. R.P. Küffen te Kerkrade.

Partijen zullen hierna RDW en ■■■■■ genoemd worden. Voor RDW is naast de advocaat voornoemd opgetreden mr. ir. F.A.T. van Looijengoed, octrooigemachtigde. Ter zitting trad voorts als advocaat voor RDW op mr. A.F. Kupecz, advocaat te Amsterdam.

1. De procedure in de zaak 20-983

1.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

-
- de beschikking van de voorzieningenrechter van deze rechtbank van 7 juli 2020 waarbij aan RDW verlof is verleend [REDACTED] in een procedure volgens het versneld regime in octrooizaken te mogen dagvaarden;
 - de dagvaarding van 16 juli 2020;
 - de akte overlegging producties van 14 oktober 2020 met producties EP01 t/m EP20;
 - de conclusie van antwoord van 23 december 2020 met producties GP01 en GP02;
 - de akte houdende overlegging nadere producties zijdens RDW van 31 maart 2021 met producties EP21 en EP22;
 - de akte houdende overlegging aanvullende kostenopgave van RDW ingekomen op 21 mei 2021;
 - de akte houdende aanvullende kostenopgave van [REDACTED] ingekomen op 24 mei 2021;
 - de schriftelijke pleitnotities van partijen, ingediend op 26 mei 2021 te 10.00 uur;
 - de schriftelijke reactie van [REDACTED] op de pleitnotitie van RDW door [REDACTED], ingediend op 27 mei 2021 te 10.00 uur;
 - de mondelinge behandeling per beeldverbinding op vrijdag 28 mei 2021 te 10.00 uur met de mogelijkheid van een mondelinge tweede termijn (re- en dupliek) voor beide partijen. RDW heeft afgezien van een nadere inhoudelijke reactie op de pleitnotities van [REDACTED] waardoor [REDACTED] niet aan een dupliek is toegekomen. Op de zitting zijn vragen gesteld door de rechtbank aan partijen.

1.2. Ten slotte is het vonnis nader bepaald op heden.

2. De procedure in de zaak 20-984

2.1. Het verloop van de procedure blijkt uit:

- de beschikking van de voorzieningenrechter van deze rechtbank van 7 juli 2020 waarbij aan RDW verlof is verleend [REDACTED] in een procedure volgens het versneld regime in octrooizaken te mogen dagvaarden;
- de dagvaarding van 16 juli 2020;
- de akte houdende overlegging van producties van 14 oktober 2020 met producties EP01 t/m EP19;
- de conclusie van antwoord van 23 december 2020 met producties GP01 en GP02;
- de akte houdende overlegging van aanvullende producties zijdens RDW van 31 maart 2021 met productie EP20;
- de akte houdende overlegging aanvullende kostenopgave van RDW ingekomen op 21 mei 2021;
- de akte houdende aanvullende kostenopgave van [REDACTED] ingekomen op 24 mei 2021;
- de schriftelijke pleitnotities van partijen, ingediend op 26 mei 2021 te 10.00 uur;
- de schriftelijke reactie van [REDACTED] op de pleitnotitie van RDW door [REDACTED], ingediend op 27 mei 2021 te 10.00 uur;
- de mondelinge behandeling per beeldverbinding op vrijdag 28 mei 2021 te 10.00 uur met de mogelijkheid van een mondelinge tweede termijn (re- en dupliek) voor beide partijen. RDW heeft afgezien van een nadere inhoudelijke reactie op de pleitnotities van [REDACTED] waardoor [REDACTED] niet aan een dupliek is toegekomen. Op de zitting zijn vragen gesteld door de rechtbank aan partijen.

2.2. Ten slotte is het vonnis nader bepaald op heden.

3. De feiten in beide procedures

3.1. [REDACTED] is houder van de Nederlandse octrooien NL 1042286 (hierna: NL 286) en NL 1042756 (hierna: NL 756) voor een 'Kentekendocument met geïntegreerde RFID-chip'.

3.2. NL 286 is verleend op 24 september 2018 op een aanvraag daartoe van 2 maart 2017. Op 10 mei 2017 diende [REDACTED] een nieuwe beschrijving en figuur in alsmede een nieuwe conclusie. Voor de aanvraag is op 6 februari 2018, op verzoek van [REDACTED] (op de voet van artikel 34 in verbinding met artikel 34 lid 1 ROW), een nieuwhoedsonderzoek uitgevoerd door het Octrooicentrum Nederland (hierna: OCNL) waarbij vier documenten zijn genoemd die op zichzelf als van bijzonder belang voor de materie van NL 286 worden geacht. Tevens is op die datum een schriftelijke opinie afgegeven waarin wordt geconcludeerd dat de materie van de conclusies niet nieuw en/of niet inventief worden geacht ten opzichte van de gevonden documenten. De onderzoeker van OCNL constateerde bij het onderzoek dat "*de conclusies veel extra informatie bevatten die geen beperkende invloed heeft op de reikwijdte van de conclusies*". Als gevolg daarvan heeft de onderzoeker die maatregelen buiten beschouwing gelaten bij het onderzoek. [REDACTED] heeft na ontvangst van het nieuwhoedrapport OCNL gevraagd NL 286 te verlenen, waarop dit is gebeurd

3.3. NL 286 heeft (ongenummerde) 'conclusies'. In het navolgende zal de rechtbank het geclaimde aanduiden als 'conclusie' in enkelvoud. De Nederlandse tekst van de conclusie luidt als volgt².

-Uitbreiding van het huidige kentekenbewijs/document met RFID-chiptechnologie en antenne. Een kentekencard/registratiecard van een voertuig/vaartuig is een officieel Overheid DOCUMENT, waarbij de voertuiggegevens(CVO)bij [sic] uitgifte van het kenteken gekoppeld worden aan de gegevens van de kentekenuhouder/eigenaar. Het kenteken wordt gebruikt om de geregistreerde gegevens van het voertuig te kunnen controleren, indien dit deelneemt aan het verkeer. Een kentekendocument is opgebouwd uit een kentekencard en kentekenplaat. Daar het huidige kentekendocument fraudegevoelig is, kan men de veiligheid en gebruik van het kentekendocument sterk uitbreiden en verbeteren door het kenteken officieel en wettelijk te voorzien van unieke chiptechnologie. Vernietiging en/of frauduleuze handelingen zijn bij Wetgeving strafbaar gesteld. De uitvinding heeft betrekking op de mogelijkheden die de RFID-chiptechnologie in combinatie met de **kentekenplaat** van geregistreerde voertuig/vaartuig biedt om dit geregistreerde kenteken en de hieraan gekoppelde voertuiggegevens (CVO). - ook commercieel, - direct, zonder optische waarneming van de kentekenplaat, te controleren/en op het rechtmatig gebruik hiervan. **RESUME:** *De unieke in het kentekendocument geïntegreerde chiptechnologie met RDW-opslaggegevens, maakt het mogelijk om, ook op afstand (middels readers), direct de bij de RDW geregistreerde CVO-*

¹ NL 286 is (mede) aangevraagd op naam van "Tag Economy te Landgraaf". Blijkens het handelsregister van de Kamer van Koophandel was [REDACTED] een van de vennoten van de vennootschap onder firma (VOF) Tag-Economy. Volgens het handelsregister is deze VOF per 1 januari 2013 opgeheven en per 2 januari 2013 uitgeschreven. Op de aanvraagdatum van NL 286 bestond deze VOF al enige jaren niet meer. Er is geen andere onderneming ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel onder de naam Tag-Economy of Tag Economy. [REDACTED] moet dan ook als enige houder van NL 286 worden aangemerkt. [REDACTED] heeft vorenstaande stellingen van RDW ook niet bestreden.

² De tekst van de conclusie is overgenomen inclusief de door de aanvrager aangebrachte markeringen zoals bijvoorbeeld vet en onderlijnd weergegeven delen van die conclusie.

gegevens van het voertuig en de kentekenhouder, zonder optische waarneming, te controleren. Door de benodigde readers software in licentie af te geven, maakt de Overheid het tevens mogelijk deze readers ook commercieel in te zetten en te gebruiken. Een "vals" kenteken kan dan direct automatisch door de gebruikers(readers) worden geconstateerd/gesignaleerd. Verder kunnen de gecontroleerde kentekengegevens, toegang geven tot databestanden van het CVO en de kentekenhouder, zonder directe tussenkomst van de Overheid, waardoor malafide praktijken met het kenteken zullen worden beperkt en de rechtmatige kentekenhouder en de Overheid hiermee gebaat zijn. De commerciële bedrijven kunnen met afgestemde software/readers hierop inspelen en directe materiële schade voorkomen die met een voertuig/vaartuig met vals kentekendocument/registratiecard gepleegd kunnen worden.

3.4. De conclusie van NL 286 kan, onderverdeeld in de volgende conclusie-elementen, als volgt worden weergegeven:

1a. Uitbreiding van het huidige kentekenbewijs/document met RFID-chiptechnologie en antenne.

1b. Een kentekencard/registratiecard van een voertuig/vaartuig is een officieel Overheid DOCUMENT, waarbij de voertuiggegevens(CVO)bij [sic] uitgifte van het kenteken gekoppeld worden aan de gegevens van de kentekenhouder/eigenaar.

1c. Het kenteken wordt gebruikt om de geregistreerde gegevens van het voertuig te kunnen controleren, indien dit deelneemt aan het verkeer.

1d. Een kentekendocument is opgebouwd uit een kentekencard en kentekenplaat.

1e. Daar het huidige kentekendocument fraudegevoelig is, kan men de veiligheid en gebruik van het kentekendocument sterk uitbreiden en verbeteren door het kenteken officieel en wettelijk te voorzien van unieke chiptechnologie.

1f. Vernietiging en/of frauduleuze handelingen met het kentekendocument zijn bij Wetgeving strafbaar gesteld.

1g. De uitvinding heeft betrekking op de mogelijkheden die de RFID-chiptechnologie in combinatie met de **kentekenplaat** van geregistreerde voertuig/vaartuig biedt om dit geregistreerde kenteken en de hieraan gekoppelde voertuiggegevens (CVO), - ook commercieel, - direct, zonder optische waarneming van de kentekenplaat, te controleren/en op het rechtmatig gebruik hiervan.

1h. **RESUME:** *De unieke in het kentekendocument geïntegreerde chiptechnologie met RDW-opslaggegevens, maakt het mogelijk om, ook op afstand (middels readers), direct bij de RDW geregistreerde CVO-gegevens van het voertuig en de kentekenhouder, zonder optische waarneming, te controleren.*

1i. Door de benodigde readers software in licentie af te geven, maakt de Overheid het tevens mogelijk deze readers ook commercieel in te zetten en te gebruiken.

1j. Een "vals" kenteken kan dan direct automatisch door de gebruikers(readers) worden geconstateerd /gesignaleerd.

Ik. Verder kunnen de gecontroleerde kentekengegevens, toegang geven tot databestanden van het CVO en de kentekenhouders, zonder directe tussenkomst van de Overheid, waardoor malafide praktijken met het kenteken zullen worden beperkt en de rechtmatige kentekenhouders en de Overheid hiermee gebaat zijn.

II. De commerciële bedrijven kunnen met afgestemde software/readers hierop inspelen en directe materiele schade voorkomen die met een voertuig/vaartuig met vals kentekendocument/registratiecard gepleegd kunnen worden.

3.5. In de beschrijving van NL 286 is onder meer het volgende opgenomen:

Op pagina 1:

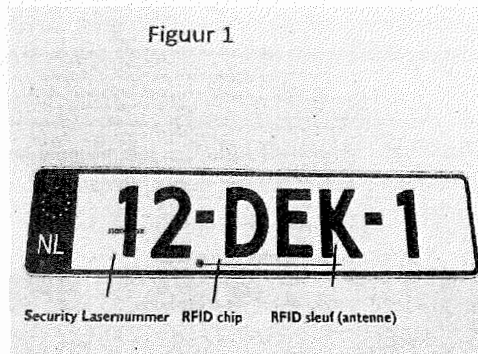
Kentekendocument met geïntegreerde RFID-chip

De onderhavige uitvinding heeft betrekking op een identiteitsdocument, zijnde een officieel **kentekendocument**, waarin een **RFID-chip wordt geïntegreerd** met hierop de door de RDW geverifieerde persoonsgegevens van de kentekenhouders/eigenaar en de voertuiggegevens(CVO). Een CVO is een Certificaat van Overeenstemming dat het voertuig voldoet aan de gestelde toelatingseisen, waarvoor het kenteken wordt afgegeven. De **RFID-chip is een integraal deel** van het **kentekendocument**, bestaande uit een kentekencard en kentekenplaat/registratieplaat. In de kentekenplaat is een antenne geïntegreerd die met de chip verbonden is, waardoor het "**uitlezen**" van de chip met een reader, ook op afstand mogelijk is. De aluminium kentekenplaat is met de antenne verbonden en werkt als signaalversterker. Iedere geïntegreerde chip in het kentekendocument heeft een uniek ID nr., welk niet te manipuleren is. De RFID chip wordt zodanig bevestigd **in** de card en/of kentekenplaat dat indien men de chip tracht te verwijderen, deze vernietigd wordt. Het is van belang dat de antenne, die in de kentekenplaat gemonteerd wordt en op de chip is aangesloten, een bereik van een aantal meters heeft, hetgeen door de RDW zal worden afgestemd. De RFID chip kan op afstand en dichtbij met mobiele en vaste **readers** worden uitgelezen. (...) Hieroor [sic] ontstaat een **uniek geautoriseerd controlesysteem van het kenteken en voertuig**, voor belanghebbenden derden, - mits gekoppeld aan een geautoriseerde licentie van de uitleesapparatuur-, welk **commercieel** kan worden toegepast. (...)

en op pagina 2:

De RFID-chip en geïntegreerde antenne maken officieel deel uit van het kentekendocument en zijn hier onlosmakelijk mee verbonden. (...) De chip en de antenne zijn in een slagvaste behuizing in de kentekenplaat verwerkt en onlosmakelijk met elkaar verbonden. De antenne wordt via een sleuf/uitsparing in de aluminium kentekenplaat geïntegreerd. Hierdoor fungeert de aluminium kentekenplaat als antenne. (...) De uitvinding heeft merendeels betrekking op de mogelijkheden die de RFID-chiptechnologie in combinatie met de kentekenplaat van geregistreerde voertuig/vaartuig biedt, om dit kenteken en de hieraan gekoppelde voertuiggegevens(CVO) ook commercieel te controleren/en op het rechtmatig gebruik hiervan. Dit deel van de uitvinding, zijnde de kentekenplaat, met hierin verwerkte RFID -chip en antenne/sleuf, wordt in een uitvoeringsvoorbeeld(**Figuur 1**) verduidelijkt. Daarbij toont **Figuur 1** - een RFID kentekenplaat, met antenne/sleuf en chip, die onderling met de kentekenplaat/antenne, verbonden zijn. Na het lezen van bovenstaande omschrijving en de mogelijkheden die dit biedt om hier met toestemming van de Overheid gebruik van te kunnen maken, zullen softwarefabrikanten commerciële varianten ontwikkelen die liggen binnen het bereik van onderhavige aanvraag, zoals beschreven. Daarbij worden de rechten gevraagd die in combinatie met de volgconstructies, bij toepassing van deze uitvinding, zijnde een commerciële ICT uitbreiding van een officieel kentekendocument, mogelijk zijn. Bedoeld hierbij zijn de software-besturingsprogramma's die in licentie van de RDW ontwikkeld zullen worden, om het kentekendocument via de hiervoor bestemde mobiele en/of vaste readers te controleren. (...)

3.6. Bij NL 286 behoort (uitsluitend) de volgende figuur:



3.7. [REDACTED]³ is, als gezegd, eveneens houder van NL 756. Dat octrooi is aangevraagd op 19 februari 2018 en verleend op 25 januari 2019. NL 756 roept prioriteit in van 2 maart 2017 op basis van NL 286.

3.8. NL 756 zoals verleend heeft 39 conclusies. De Nederlandse tekst van de conclusies luidt als volgt⁴.

1. Identiteitsdocument [sic], omvattende een van een RFID chip voorziene drager, zoals een kentekenplaat/kentekencard, waarin de COV gegevens van het voertuig/vaartuig en de eigenaar/houder in het kenteken zijn verwerkt en die officieel in de kentekenregistratie datumbestand van de Overheid zijn opgeslagen. De genoemde RFID chip is voorzien van een unieke code.
2. Identiteitsdocument volgens conclusie 1, waarbij de kentekenplaat/registratiekaart voorzien is van een in de kentekenplaat/registratiekaart, geïntegreerde [sic] antenne en RFID chip.
3. Identiteitsdocument volgens conclusie 2, met hierop een door de Overheid geregistreerde cijfer/letter combinatie.
4. De RFID-chips in het identiteitsdocument hebben dezelfde unieke code. Bij officiële uitgifte van het kenteken/registratiedocument, worden de CoC gegevens van het voertuig/vaartuig middels de unieke code van de RFID-chip gekoppeld aan de eigenaar houder van het identiteitsdocument.
5. De Overheid en de kentekencardhouder/eigenaar voertuig kan middels de op de kentekencard aanwezige RFID-technologie, volgens de vorenstaande conclusies 1 tot en met 4, het kentekendocument direct officieel koppelen aan de CoC gegevens van het voertuig en de hierin standaard aanwezige Event Data Recorder.
6. De Event Data Recorder wordt bij verkeersdeelname van het voertuig, aan het kentekendocument van het voertuig gekoppeld en kan als dusdanig door de Overheid en kentekencardhouder, al dan niet commercieel ingezet en gebruikt worden.
7. Alle toekomstige geregistreerde voertuigen worden voorzien van een standaard **Event Data Recorder** met hierop standaard de CoC gegevens van het voertuig. Deze CoC gegevens worden geregistreerd in het kentekendocument en opgenomen in het RDW-databestand. De Event Data

³ De opmerking in voetnoot 1 over de aanvragers van NL 286 is eveneens van toepassing op de aanvraag van NL 756.

⁴ De tekst van de conclusies is overgenomen inclusief de door de aanvrager aangebrachte markeringen zoals bijvoorbeeld vet en onderlijnde weergegeven delen van die conclusies.

- Recorder verzamelt tijdens het rijden, alle benodigde rij-informatie(black box) en slaat deze via de aangesloten sensors van het voertuig op, - in het aanwezige databestand.
8. De benodigde rij-informatie/ongevalsdata (black box) welke in de **EVD** bij verkeersdeelname van het voertuig via de aangesloten sensors worden opgeslagen, - wordt bepaald door de RDW.
 9. De EVD maakt hierdoor officieel deel uit van het kentekendocument en voertuig en is derhalve bij verkeersdeelname, onderworpen aan het **APK**-keurmerk. De Algemene Periodieke Keuring(APK) is een in Europa wettelijk verplichte keuring om de verkeersveiligheid te bevorderen en het milieu te beschermen.
 10. De eigenaar van het voertuig, zijnde de kentekencardhouder, wordt zodoende ook eigenaar van de in het voertuig aanwezige Event Data Recorder.
 11. De kentekencardhouder kan optioneel deze standaard gegevens uitbreiden met persoonlijke toevoegingen.
 12. De **EVD** verzamelt via de in het voertuig aanwezige sensoren, de benodigde realdata over het verkeer, het rijgedrag van de bestuurder en het verkeer.
 13. De standaard data van de black box/crashkaart wordt bepaald door de RDW en is onuitwisbaar.
 14. De voor officiële controle bedoelde data van de crashkaart kan alleen uitgelezen worden door de daartoe bevoegde instanties(politie/brandweer).
 15. Na uitlezing wordt deze data automatisch gewist.
 16. De EVD kan eveneens de data verzamelen en verwerken die gekoppeld zijn aan de data van de CRM-vrachtbrief. De benodigde transportgegevens van de **CRM-laadbrief**, welke in de EVD worden opgeslagen, -wordt bepaald door de RDW.
 17. De RDW kan de EVD bij transportvoertuigen gebruiken om tijdstip en aansluiting van de automatische tachograafschijf te registreren en te controleren(voertuig data).
 18. De kentekencardhouder/eigenaar blijft zodoende de baas en aansprakelijk over en voor de Event Data Recorder en de hiermee verzamelde eigen voertuig data.
 19. De Overheid maakt gebruik van de aan het kentekendocument gekoppelde EVD, door de black box en de CRM-vrachtbrief middels de CoC registratie van het voertuig aan het kentekendocument te koppelen.
 20. Deze Event Data Recorder wordt voorzien van een COC-registratie die gekoppeld en verwerkt is in het kentekendocument. Hierdoor maakt de EDR standaard deel uit van het geregistreerde kentekenbewijs en voertuig.
 21. De Overheid bepaalt de benodigde **standaard data voor crashkaart en CRM-vrachtbrief/tachograaf aansluiting**/welke in de **EVD** worden opgeslagen. Het kentekendocument met geïntegreerde chiptechnologie met RDW-databestanden-kunnen door de hiervoor bestemde **readers worden** uitgelezen.
 22. Het RFID-kenteken-zie kentekenplaat- wordt bij **deelname** aan het openbaar verkeer, gebruikt om de geregistreerde gegevens van het voertuig, -dus ook de **data van de EVD -geautoriseerd** te kunnen controleren en/of bewerken.
 23. De black box data treedt alleen in werking tijdens een crash van het voertuig en is alleen door de Overheid/bevoegde instanties uit te lezen.
 24. De **black-box data** en de **CRM-vrachtbrief data** worden officieel door de Overheid in het kentekendocument verwerkt en als standaard data/programma, -in de Event Data Recorder opgenomen en geprogrammeerd.
 25. Door de **benodigde software(readers)**slechts in licentie uit te geven creëert de Overheid de mogelijkheid het kentekendocument middels de sleutelcode van de unieke RFID/zie autorisatie software-gebruik(readers) besturingsprogramma's te ontwikkelen die geautoriseerd het kentekendocument en de hieraan gekoppelde EVD kunnen controleren.
 26. Vernietiging en/of frauduleuze handelingen met het Document (dus ook de geïntegreerde chip en de EVD) zijn bij Wetgeving strafbaar gesteld.

27. De commerciële bedrijven kunnen met de verstrekte licentie van de Overheid en/of kentekencardhouder, hierop inspelen door aangepaste software te ontwikkelen die de RFID-chip van de kentekencard toegankelijk maakt voor IT-netwerken en/of databestanden die met het voertuig/voertuig/aan de kentekencard gekoppeld zijn of worden.
28. CRM-vrachtbrief staat voor "Convention Relative au Contract de Transport International de Merchandiser par la Route" (Verdrag voor het Internationaal Vervoer van Zaken over de weg). Bij controles van douane en politie dient de standaard CRM-vrachtbrief verplicht aanwezig te zijn bij de vervoerde lading. Een vrachtbrief hoeft niet in het voertuig te liggen als er gebruik wordt gemaakt van een geautomatiseerd administratiesysteem.
29. Door de vrachtbrief op te nemen in de **EVD** maakt deze deel uit van het kentekendocument. De autorisatiecode van de RFID-chip/kenteken kan zodoende door de kentekencardhouder gebruikt worden om tijdstip en plaats van het voertuig/voertuig en lading ICT-matig te registreren.
30. **De CRM-vrachtbrief** wordt geautoriseerd door de Overheid en/of kentekencardhouder via de RFID-chip van het kenteken als standaard en deel uitmakend van het kenteken/registratie aan het transportvoertuig/voertuig aan de **EVD** gekoppeld, waardoor de vrachtbrief onlosmakelijk en onvervreemdbaar met het voertuig verbonden is en ICT matig geautoriseerd bewerkt en gecontroleerd kan worden. De CRM-gegevens kunnen worden opgeslagen en verwerkt in de Event Data Recorder(EDR) waar de **black box** deel van uitmaakt.
31. De verschillende vrachtbrieven van meerdere voertuigen kunnen ICT matig aan elkaar gekoppeld worden.
32. Na het lezen van bovenstaande omschrijving en de mogelijkheden die dit biedt om hier met toestemming/licentie van de Overheid en de kentekencardhouder **commercieel** gebruik van te kunnen maken, zullen softwarefabrikanten ICT-varianten ontwikkelen die liggen binnen het bereik van onderhavige aanvraag, zoals boven beschreven.
33. De octrooiaanvrager claimt de octrooirechten van het **commerciële en geautoriseerde** gebruik van het kentekendocument, -zoals bedoelt en omschreven in conclusie 32, in combinatie met het gebruik van de Event Data Recorder (black box) en de CRM-vrachtbrief.
34. De octrooiaanvrager claimt specifiek de octrooirechten op het **commerciële** gebruik van de **CRM-vrachtbrief/Event Data Recorder/black box**, - in combinatie met het kentekendocument – zoals bedoelt en omschreven in conclusie 30.
35. Bij de uitvoering van dit idee maakt de vrachtbrief altijd deel uit van de kentekencard van het voertuig en is als zodanig **altijd** in het voertuig aanwezig en sluit aan op elk geautomatiseerd geautoriseerd administratiesysteem.
36. De wettelijk verplichte vrachtbrief is bij uitvoering van het idee, **altijd** in het voertuig aanwezig. (EDR) Het laden en lossen van de vracht kan hierdoor direct ICT matig geautoriseerd verwerkt worden en gecontroleerd.
37. De uitvoering van dit idee (licentie Overheid) zal de transparantie op het transport bevorderen waardoor de transportondernemer, binnen de geldende regelgeving, **commercieel** gezien gewin heeft en kosten kunnen worden uitgespaard; transparantie van het transport plaats vindt en frauduleuze handelingen met de lading kunnen worden beperkt en/of voorkomen.
38. De gelijktijdige invoering van de Event Data recorder/black-box kan als er een ongeluk is gebeurd, snel en onpartijdig vaststellen wie er schuldig is. Ook kan de mogelijke (letsel)schade sneller worden afgehandeld.
39. De Event Data Recorder creëert de mogelijkheid om bij crashes van het voertuig, indien nodig en gewenst, de individuele belangen van de kentekencardhouder/bestuurder voor de hulpverleners uit te breiden-bijvoorbeeld: waarschuwingsadressen; medische achtergrond van de kentekencardhouder (bloedgroep; suikerziekte; hartpatiënt, etc.)

3.9. In de beschrijving van NL 756 is onder meer het volgende opgenomen:

17 november 2021

Op pagina 1:

Kentekendocument met geïntegreerde RFID-chip.

De onderhavige uitvinding heeft betrekking op een officieel kentekendocument/ registratiebewijs van een voertuig en/of vaartuig. De kentekenplaat en kentekencard maken deel uit van het kentekendocument. (...) Door het Document/kentekencard officieel en integraal uit te **breiden** met unieke RFID-technologie ontstaat de mogelijkheid om de kenteken databank van de Overheid **communicatief en commercieel** te bereiken en/of uit te breiden. De uitvinding heeft merendeels betrekking op de mogelijkheden die de RFID-chiptechnologie in combinatie met de kenteken/registratieplaat van de geregistreerde voertuigen/vaartuigen biedt om -via de kentekencard, - alle uitvoeringshandelingen van het voertuig/vaartuig al dan niet **commercieel** te controleren op rechtmatig gebruik. (...) Algemeen en officieel staan op de RFID-chip van de kentekencard/kentekenplaat, de door de Overheid geverifieerde persoonsgegevens van de eigenaar/kentekencardhouder en de CVO(CoC)gegevens van het voertuig. De in de kentekencard/kentekenplaat/registratieplaat, integraal verwerkte RFID-

Op pagina 2:

chip vormt als het ware een onvervreemdbare unieke toegangssleutel tot het bij het voertuig/vaartuig behorende officiële kenteken/registratiedocument en maakt hier officieel deel van uit. Met de door de Overheid geautoriseerde uitleesapparatuur kan de RFID-chip het Document(chip) openen en/of de hieraan gekoppelde Documentgegevens controleren. De Overheid heeft het beheer van het Document/kentekencard. Vernietiging en/of fraudeleuze handelingen met het officiële Document (dus ook de geïntegreerde chip) zijn bij Wetgeving strafbaar gesteld. (...) De Overheid **registreert**(databank) bij uitgifte van het kenteken(kentekencard) de op de kentekencard aanwezige unieke chipcode en koppelt deze aan de te naamstelling van de eigenaar/houder van de kentekencard en het CoC van het voertuig. Het Certificate of Conformity(CoC) is het "geboortebewijs" van het voertuig/vaartuig en verwijst naar alle relevante technische gegevens (chassisnummer en type) van het voertuig/vaartuig, welk aan de kentekencard/document gekoppeld zijn. (...) Het idee is om de geregistreerde voertuigen te voorzien van een Event Data Recorder, die standaard vanuit de fabriek in iedere auto verplicht voor verkeersdeelname moet worden ingebouwd. De datarecorder wordt gekoppeld aan de specifieke CoC code van het betreffende voertuig. De datarecorder is bedoeld om voertuig gegevens in de praktijk te verzamelen, -dus tijdens verkeersdeelname. De Overheid kan het kentekendocument via de COC-code van het voertuig **verplicht** koppelen aan de Event Data Recorder, waardoor de hierin tijdens het rijden opgeslagen gegevens onlosmakelijk verbonden worden met het **gebruik** van het voertuig en dus de kentekencard.

Op pagina 4:

(...) Kentekenplaat: In de kentekenplaat is een antenne geïntegreerd, die met de chip verbonden is, waardoor het "uitlezen" van de chip met een geautoriseerde reader, ook op afstand mogelijk is. De aluminiumplaat is met de antenne verbonden en werkt als signaalversterker. (...) De RFID-chip wordt zodanig bevestigd in de card en/of kenteken/registratieplaat dat zodra men de chip tracht te verwijderen, deze vernietigd wordt. Vernietiging en/of fraudeleuze handelingen met het Document (dus ook de geïntegreerde chip en de aangesloten EVD) zijn bij Wetgeving strafbaar gesteld. Het is van belang dat de antenne, die in de kenteken/registratieplaat gemonteerd wordt en op de chip is aangesloten, een bereik van een aantal meters heeft, hetgeen door de Overheid zal worden bepaald en afgestemd. De RFID chip kan op afstand en dichtbij met mobiele en vaste readers worden uitgelezen. Daar het hier een **officieel Document** betreft, welk gekoppeld is aan het gebruik van dit voertuig of vaartuig, verstrekt de **Overheid** slechts in licentie de benodigde software die nodig is om de toegang tot de uitleesapparatuur(readers) te verkrijgen. Softwarefabrikanten kunnen zodoende **in licentie** softwareprogramma's ontwikkelen welke middels de hiervoor bestemde readers gecontroleerd toegang verkrijgen tot het databestand van de Overheid van de geregistreerde voertuig/vaartuigen die met voornoemde kentekenregistratie-techniek zijn uitgerust. Hierdoor ontstaat een uniek **geautoriseerd controlesysteem** van het kenteken/registratiecard en voertuig/vaartuig/ en de via de RFID-chip hieraan gekoppelde databestanden(EVD). - voor belanghebbenden

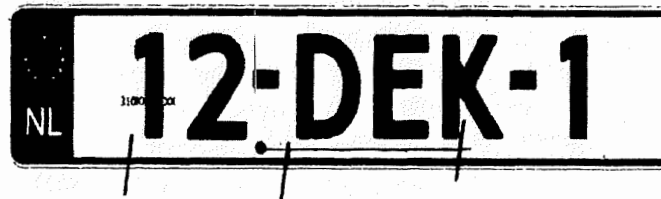
derden, welk commercieel kan worden toegepast. De uitvinding heeft merendeels betrekking op de mogelijkheden die de RFID-chiptechnologie in combinatie met de kenteken/registratieplaat van de geregistreerde voertuigen/vaartuigen biedt om variabele toegevoegde data, -via de RFID-chip, - ook commercieel te controleren op het rechtmatig gebruik

Op pagina 5:

hiervan. (...) Dit deel van de uitvinding, zijnde de kenteken/registratie, met hierin verwerkte RFID-chip en antenne/sleuf, wordt in een uitvoeringsvoorbeeld (Figuur 1) verduidelijkt. Daarbij toont Figuur 1, een RFID-kentekenplaat, met antenne/sleuf en chip, die onderling met de kentekenplaat/antenne, verbonden zijn. Na het lezen van bovenstaande omschrijving en de mogelijkheden die dit biedt om hier met toestemming van de Overheid en/of kentekencardhouder gebruik van te kunnen maken, zullen softwarefabrikanten commerciële varianten ontwikkelen die liggen binnen het bereik van onderhavige aanvraag, zoals beschreven. Daarbij worden de rechten gevraagd die in combinatie met de volgconstructies, bij toepassing van deze uitvinding, zijnde een **commerciële ICT-uitbreiding van een officieel kentekendocument**, - mogelijk zijn. Bedoeld hierbij zijn de software-besturingsprogramma's en het commerciële gebruik hiervan, die in licentie van de RDW ontwikkeld zullen worden, om het kentekendocument en de hieraan gekoppelde voertuiggegevens, - via de hiervoor bestemde mobiele en/of vaste readers te controleren en/of te volgen. (...)

3.10. Bij NL 756 behoort de volgende (aan de figuur van NL286 vrijwel identieke) figuur:

FIGUUR 1



Registratienummer/kentekenplaat RFID Chip RFID-antenne

3.11. Een Nederlands octrooi wordt niet verleend voordat een onderzoek naar de stand van de techniek met betrekking tot het onderwerp van de aanvraag is verricht (artikel 32 ROW⁵). Op verzoek van [REDACTED] is voor NL 756 een onderzoek van internationaal type gedaan (als bedoeld in artikel 34 lid 2 ROW). De onderzoeker van het Europees Octrooibureau (aan wie het onderzoek was uitbesteed) heeft alleen een nieuwheidsonderzoek uitgevoerd naar de conclusies 1 t/m 3 van NL 756. De onderzoeker meldt hierover het volgende:

Dit verslag van het onderzoek heeft geen betrekking op bepaalde conclusies omdat deze betrekking hebben op delen van de nationale aanvraag die niet voldoen aan de voorgeschreven vereisten, en wel in die mate dat geen zinvol nieuwheidsonderzoek verricht kan worden, in het bijzonder:

⁵ Rijsoctrooiwet 1995

Volledig onderzoekbare conclusie(s):

1-3

Niet onderzochte conclusie(s):

4-39

Reden voor de beperking van het onderzoek:

- 1.1 The claims contain many acronyms which are not standard terms and are not defined. The claim also relate to many features which have no antecedent and/or no previously defined relation to other features.
These formulations thereby leave the reader in doubt as to the meaning of the technical features to which they refer, thereby rendering the definition of the subject-matter of said claims unclear.
- 1.2 Only claims 1, 2 and 3 are formatted in an acknowledged format for patent claims, all the other claims are formulated as mere "statements" without defining any relation to or dependency on other claims. As such, these other claims are considered to be independent claims.
- 1.3 When attempting to use the description to interpret the claims, a similar observation is made, in that the the [sic] description as a whole is vague and unclear, due to containing, to a large amount, mere statements without a clear relational structure, and due to the use of often inconsistent terminology for presumably the same feature, the use of various inconsistent formatting, such as terms in bold, terms underlined, terms in parentheses, terms separated by slashes, terms separated by hyphens, the use of undefined acronyms, etc.
This renders it extremely difficult for the skilled person to grasp the exact scope and intent of the application from the description when trying to determine the subject-matter for which protection is sought.
- 1.4 Consequently, there being doubt on the precise subject-matter for which protection is sought, there being no clear distinction between the independent claims because of overlapping scope, there being so many independent claims, and these claims being drafted in such a way that the claims as a whole are not in compliance with the provisions of clarity and conciseness, as it is particularly burdensome for a skilled person to establish the subject-matter for which protection is sought, the non-compliance with the substantive provisions is to such an extent, that the search was performed taking into consideration the non-compliance in determining the extent of the search.
- 1.5 The search was based on the subject-matter that, as far as can be understood, could reasonably be expected to be claimed later in the procedure, and the corresponding claims, namely 1-3.

3.12. In het nieuwheidsonderzoek zijn conclusies 1 t/m 3 van NL 756 niet nieuw en/of inventief bevonden ten opzichte van, onder andere, de documenten/octrooiaanvragen FR 2 902 385 A1 en US 5,657,008 A (zie 3.29. en 3.30. hierna). OCNL heeft aan [REDACTED] geen mededeling gedaan als bedoeld in artikel 35 ROW over de (gevolgen van de) onduidelijk bevonden en derhalve niet onderzochte conclusies 4 t/m 39 van de aanvraag. [REDACTED] heeft na ontvangst van het nieuwheidsrapport gevraagd NL 756 te verlenen. OCNL heeft daarop het octrooi verleend inclusief de onduidelijk bevonden conclusies.

3.13. RDW is een publiekrechtelijke rechtspersoon die op grond van artikel 4(b) Wegenverkeerswet 1994 onder meer belast is met het uitgeven van kentekens van

motorrijtuigen, het inschrijven en tenaamstellen van motorvoertuigen in het kentekenregister, en het afgeven van kentekenbewijzen.

3.14. De specificaties en beveiligingsmaatregelen waaraan kentekenbewijzen moeten voldoen zijn in detail gereguleerd op Europees en nationaal niveau. In 2003 is een Europese richtlijn⁶ aangenomen op grond waarvan lidstaten de mogelijkheid wordt geboden om het papieren kentekenbewijs te vervangen door een 'chipkaart'. In Nederland is op 1 januari 2014 een kentekencard ingevoerd (hierna ook: de card). Op deze card is een microprocessor chip aangebracht waaruit informatie kan worden uitgelezen met bijbehorende leesapparatuur (reader). Het betreft een zogenoemde contact chip die (alleen) kan worden uitgelezen door (contactpunten op) de card met een reader in aanraking te brengen. Dit ter onderscheiding van een RFID (*Radio-frequency identification*)-chip die op afstand (contactloos) kan worden uitgelezen.

3.15. Ook de vereisten waaraan een kentekenplaat dient te voldoen zijn in detail gereguleerd.⁷ De huidige kentekenplaten bevatten geen chips.

3.16. In 2004 heeft ██████████ RDW benaderd met het idee voor een digitaal kentekendocument. RDW heeft aan ██████████ uitgelegd dat hij een uitvoerende overheidsinstantie is die kentekens en kentekenbewijzen afgeeft en niet zelf technologie daarvoor ontwikkelt maar Europese richtlijnen en nationale wet- en regelgeving volgt waarin is bepaald waaraan kentekens en kentekenbewijzen moeten voldoen (vgl. 3.14. en 3.15.).

3.17. Naar aanleiding van berichten in de media over tests met kentekenplaten met RFID chips in 2012 en de invoering van de kentekencard in 2014, heeft ██████████ RDW aangeschreven en aangegeven dat hij betrokken wenste te worden bij RFID-ontwikkelingen. ██████████ was van mening dat RDW althans de overheid zijn idee gebruikte en aldus inbreuk maakte op zijn rechten.

3.18. RDW heeft aangegeven dat niet duidelijk is welke rechten ██████████ aan het idee kan ontlenen en op welke manier RDW daarop inbreuk zou maken. Desalniettemin heeft ██████████ vastgehouden aan zijn standpunt dat RDW zijn idee gebruikt en heeft hij een financiële genoegdoening voor elke afgegeven en nog af te geven kentekencard gevorderd. RDW heeft ██████████ in september 2015 verwezen naar de formele procedure voor een verzoek om schadevergoeding.

3.19. Na verlening van NL 286 heeft ██████████ bij brieven van 21 november 2018 en 27 december 2018 RDW aangeschreven wegens inbreuk op dat octrooi.

⁶ Richtlijn 2003/127/EG van de Commissie van 23 december 2003 tot wijziging van Richtlijn 1993/37/EG van de Raad inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen.

⁷ Artikel 40 lid 2 Wegenverkeerswet 1994 bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur nadere regels worden vastgesteld omtrent de inrichting, het aanbrengen en de verlichting van het kenteken en worden regels vastgesteld omtrent de kentekenplaat en de onderdelen daarvan, alsmede de daarop aan te brengen merken. Lid 3 bepaalt dat bij ministeriële regeling nadere regels worden vastgesteld ter uitvoering van het bepaalde krachtens het tweede lid. Bovengenoemde 'nadere regels' zijn vastgesteld in het Kentekenreglement, de Regeling eisen goedkeuring kentekenplaten 2000 en de Regeling kentekens en kentekenplaten.

3.20. Bij brief van de advocaat van RDW van 27 mei 2019 is aan [REDACTED] uitgelegd dat de kentekencard die de RDW sinds 1 januari 2014 als deel I van het tweedelig kentekenbewijs uitdeeft geen RFID technologie bevat. Voorts is uitgelegd dat de tests die de RDW ruim voor de aanvraagdata van de octrooien heeft uitgevoerd met RFID-chips op kentekenplaten, technologie betrof die niet door of in opdracht van de RDW zijn ontwikkeld. Daarom kan van inbreuk op EP 286 en NL 756 geen sprake kan zijn. Voorts heeft RDW, onder verwijzing naar de nieuwheidsonderzoeken, erop gewezen dat de octrooien van [REDACTED] nietig zijn wegens gebrek aan nieuwheid en inventiviteit. In de brief is verder uitgelegd dat OCNL ten aanzien van een Nederlands octrooi niet toetst of aan de materiële vereisten voor octrooibescherming is voldaan en de aanvrager ondanks een negatief nieuwheidsonderzoek toch octrooi verleend kan krijgen.

3.21. [REDACTED] heeft op de brief van de advocaat van RDW gereageerd, onder meer bij brief van 6 juni 2019 en e-mail van 8 juni 2019. In deze correspondentie stelt [REDACTED] dat zijn octrooien geldig zijn en dat RDW daarop inbreuk maakt. [REDACTED] geeft aan dat als RDW niet aan zijn wensen tegemoet komt, hij een inbreukprocedure aanhangig zal maken.

3.22. Naast correspondentie met RDW heeft [REDACTED] zich over deze kwestie een aantal keren gewend tot de Nationale Ombudsman en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. In 2019 heeft [REDACTED] ook marktpartijen aangeschreven.

3.23. Nadat [REDACTED] bleef volharden in zijn standpunt dat RDW inbreuk maakt op NL 756 en NL 286 heeft hij bij verzoekschriften van 18 juli 2019 OCNL verzocht advies uit te brengen volgens artikel 84 ROW omtrent de toepasselijkheid van de in artikel 75, eerste lid, ROW genoemde nietigheidsgronden op beide octrooien.

3.24. In haar adviezen van 28 februari 2020 (NL 286) en 6 maart 2020 (NL 756) concludeert OCNL dat beide octrooien vernietigbaar zijn wegens toegevoegde materie, gebrek aan nieuwheid en gebrek aan inventiviteit. OCNL heeft, voorts, ten aanzien van NL 756 ook advies uitgebracht over de conclusies 4 t/m 39.

3.25. Bij brief van 20 maart 2020 heeft RDW [REDACTED] in de gelegenheid gesteld vrijwillig afstand te doen van de octrooien bij gebreke waarvan hij aankondigt een nietigheidsprocedure aanhangig te zullen maken bij deze rechtbank. Bij e-mail van 15 april 2020 aan de advocaat van RDW heeft [REDACTED] aangegeven niet vrijwillig afstand te willen doen en op zijn beurt RDW in een procedure te zullen betrekken mocht de RDW daadwerkelijk een procedure tot vernietiging (de rechtbank begrijpt: of een nietigheidsprocedure) aanhangig maken.

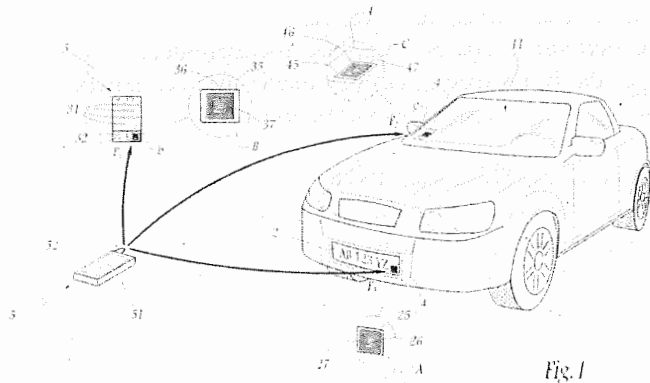
3.26. Bij brief van 2 april 2020 heeft [REDACTED] bezwaar gemaakt tegen de adviezen van OCNL. Daarbij stelt [REDACTED] zich onder meer op het standpunt dat RDW de hoorzitting bij OCNL zou hebben verstoord.

3.27. Bij brief van 20 mei 2020 heeft OCNL [REDACTED] te kennen gegeven dat zijn bezwaarschrift niet-ontvankelijk is omdat een advies van OCNL niet is aan te merken als een besluit in de zin van artikel 1:3 Awb.⁸

⁸ Algemene wet bestuursrecht

3.28. Bij brief van 30 juni 2020 heeft [REDACTED] bij monde van zijn advocaat beroep ingesteld bij de sector bestuursrecht van deze rechtbank tegen de beslissing van OCNL om zijn bezwaar niet-ontvankelijk te verklaren.

3.29. Op de prioriteitsdatum (2 maart 2017) behoorde de Franse octrooiaanvraag FR 2 902 385 (gepubliceerd op 21 december 2007), voor een '*Systeme d'identification pour vehicule automobile et methode de controle de l'identification d'un tel vehicule*', tot de stand van de techniek. De octrooiaanvraag (hierna: FR 385) beschrijft een systeem en werkwijze voor het identificeren van een voertuig. Figuur 1 van FR 385 is hieronder weergegeven:



In de beschrijving is onder meer het volgende opgenomen:

p.1. r.11-12 :

Le propriétaire de chaque véhicule dispose généralement de documents officiels, par exemple dénommés « carte grise » en France, comportant des informations techniques et administratives sur le véhicule.

p. 1. r.28-33 :

Pour vérifier l'identification d'un véhicule, les forces de l'ordre doivent se connecter à une base de données contenant les informations relatives à l'ensemble des véhicules équipés de telles puces. Une telle procédure requiert un matériel complexe et onéreux.

p.2. r.11-14 :

A cet effet, l'invention a trait à un système d'identification pour un véhicule automobile équipé d'une plaque minéralogique caractérisé en ce qu'il comprend :

p.2. r.22- p.3. r. 4

- au moins un dispositif électronique de lecture de données stockées dans les mémoires, ce dispositif étant apte à comparer automatiquement entre elles des données d'identification lues dans chacune des mémoires pour déterminer si ces données concernent le même véhicule et à indiquer que les données sont cohérentes uniquement si les données lues dans toutes les mémoires concernent le même véhicule.

Les forces de l'ordre peuvent, grâce au dispositif électronique de lecture, vérifier l'authenticité et la cohérence des informations portées respectivement sur la plaque d'immatriculation du véhicule et/ou

sur la vignette apposée sur la partie vitrée. L'utilisation d'étiquettes électroniques passives, qui peuvent être basées sur la technologie RFID (Radio Frequency Identification ou Identification par Radio Fréquence) (...)

p.7, r.1-3 :

Le propriétaire du véhicule 1 dispose d'un document officiel 3 qui est le plus souvent dénommé « carte grise » en France.

p.7, r.20-31:

L'étiquette 25 comprend une puce ou mémoire 26 connectée à une bobine inductive 27, les éléments 26 et 27 étant réalisés sous une forme plane. Les étiquettes 35 et 45 sont du même type que l'étiquette 25 et comprennent respectivement une mémoire, 36 ou 46, et une bobine, 37 ou 47, permettant d'alimenter de cette mémoire lorsqu'elle se trouve dans un champ magnétique d'intensité suffisante. Les étiquettes 25, 35 et 45 peuvent être fabriquées selon la technologie RFID, cette technologie étant notamment utilisée dans les domaines de la logistique et de l'emballage. Les coûts de fabrication des étiquettes 25, 35 et 45 sont ainsi bien maîtrisés.

3.30. Het Amerikaanse octrooi US 5,657,008 (US 008), op 12 augustus 1997 verleend voor een '*Electronic license plate having a secure identification device*', behoorde op de prioriteitsdatum eveneens tot de stand van de techniek.

4. Het geschil in beide zaken

4.1. Stellende dat deze niet nieuw en/of niet inventief zijn, dan wel toegevoegde materie bevatten, vordert RDW in de procedures het Nederlandse octrooi NL 1042756 respectievelijk NL 1042286 te vernietigen met veroordeling van [REDACTED] in de volledige kosten van de procedure ex artikel 1019h Rv, althans subsidiair, voor zover op de ingestelde vorderingen artikel 1019h Rv niet van toepassing zou zijn, in de kosten overeenkomstig artikel 237 Rv, zowel primair als subsidiair te vermeerderen met de nakosten ten belope van € 157,- zonder betekening, dan wel € 239,- in het geval van betekening, een en ander te voldoen binnen veertien dagen na de datum van dit vonnis, en – voor het geval voldoening van de (na-)kosten niet binnen die termijn plaatsvindt – te vermeerderen met de wettelijke rente over de (na-)kosten te rekenen vanaf veertien dagen na de datum van dit vonnis.

4.2. [REDACTED] voert verweer strekkende tot afwijzing van de vorderingen, met veroordeling van RDW in de proceskosten op de voet van artikel 1019h Rv met rente en nakosten.

4.3. Op de stellingen van partijen wordt hierna, voor zover van belang, nader ingegaan.

5. De beoordeling in beide zaken

bevoegdheid

5.1. De rechtbank stelt ambtshalve vast dat zij relatief en absoluut bevoegd is op basis van artikel 80 lid 1 sub a ROW.

ontvankelijkheid

5.2. [REDACTED] stelt primair dat RDW niet-ontvankelijk is in zijn vorderingen. Aan die stelling legt [REDACTED] ten grondslag dat ingevolge artikel 76 ROW degene die een vordering instelt als bedoeld in artikel 75 ROW in die vordering niet-ontvankelijk is als hij niet als bijlage bij dagvaarding dan wel bij conclusie van eis in reconventie het resultaat van een door OCNL uitgebracht advies omtrent de toepasselijkheid van de in artikel 75, eerste lid, ROW genoemde nietigheidsgronden overlegt. Weliswaar heeft RDW in deze procedure dergelijke adviezen tijdig overgelegd, aldus nog steeds [REDACTED], maar nu hij bezwaar en beroep heeft ingesteld tegen die adviezen, omdat die adviezen naar zijn mening vernietigbaar zijn omdat zij tot stand zijn gekomen in strijd met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer in het bijzonder door schending van het zorgvuldigheidsbeginsel, en over die adviezen in de (administratiefrechtelijke) beroepsprocedure nog niet onherroepelijk is beslist, liggen er geen onaantastbare adviezen voor en wordt aan de eis van artikel 76 ROW door RDW niet voldaan. Subsidiair is [REDACTED] van mening dat deze rechtbank haar oordeel omtrent de aangevoerde nietigheidsgronden niet kan baseren op de adviezen van OCNL.

5.3. De primaire stelling van [REDACTED] wordt verworpen. RDW heeft de in artikel 76 ROW bedoelde adviezen tijdig overgelegd. Daarmee is voldaan aan het in genoemd artikel gestelde vereiste, waaraan geen verdere voorwaarden zijn gesteld. Het betoog van [REDACTED] dat de adviezen niet onherroepelijk zijn omdat hij daartegen bezwaar en beroep heeft ingesteld – volgens [REDACTED] is een advies van OCNL een besluit in de zin van artikel 1:3 Awb –, is niet relevant voor de ontvankelijkheid van RDW in deze (civiele) procedure nu de adviezen zijn overgelegd en dus aan het formele vereiste van artikel 76 ROW is voldaan. Overigens is het de rechtbank ambtshalve bekend dat het beroep van [REDACTED] tegen de beslissing van OCNL door de bestuursrechter van deze rechtbank bij uitspraak van 22 juli 2021 ongegrond is verklaard omdat de adviezen geen besluiten zijn in de zin van artikel 1:3 Awb zodat zijn betoog ook om die reden geen standhoudt. De subsidiaire stelling van [REDACTED] is op zich juist: de rechtbank heeft haar eigen oordeel te vormen over de vorderingen van RDW en de adviezen van OCNL dienen – de naam zegt het al – daarbij slechts als advies. Dat kan echter niet tot niet-ontvankelijkheid leiden en de rechtbank zal hierna dan ook de geldigheid van de octrooien zelfstandig beoordelen op basis van hetgeen door partijen in deze procedure naar voren is gebracht.

geldigheid NL 756 en NL 286

5.4. De rechtbank ziet aanleiding eerst de tegen NL 286 gerichte nietigheidsargumenten te beoordelen.

5.5. Bij de beoordeling van de nieuwigheid van de conclusie van NL 286, dient eerst vastgesteld te worden wat er in die conclusie wordt geclaimd. De beschermingsomvang van een Nederlands octrooi wordt bepaald door de conclusies van het octrooischrift, waarbij de beschrijving en de tekeningen dienen tot uitleg van de conclusies (artikel 53 lid 2 ROW). Bij die uitleg is het protocol bij het corresponderende artikel 69 EO⁹ leidend. Die uitleg geschiedt vanuit het perspectief van de gemiddelde vakman en diens kennis van de stand van de techniek op de aanvraag- of prioriteitsdatum.

⁹ Europees Octrooiverdrag

5.6. Zoals de onderzoeker in het nieuwheidsrapport al heeft aangegeven (vgl. 3.2.), is de redactie van de conclusie van NL 286 – kort gezegd – niet zoals die gebruikelijk in octrooiconclusies wordt gezien. De conclusie is onduidelijk, inconsistent en bevat vele niet-technische elementen. Partijen houdt verdeeld of de conclusie zo moet worden gelezen dat ook de ‘kentekencard/registratiecard’ (naast de kentekenplaat) als genoemd in de conclusie – waarvan het materiaal of de vorm niet wordt genoemd – een RFID-chip bevat, zoals [REDACTED] aanvoert en RDW betwist. Uit de tekst van de conclusie wordt dit niet duidelijk. In conclusie-elementen 1a. en 1h. (zie 3.4) is opgenomen dat een RFID-chip in ‘het kentekenbewijs/document’ wordt opgenomen en uit de in de conclusie gebruikte definitie blijkt dat een ‘kentekendocument’ bestaat uit een kentekencard en kentekenplaat (conclusie-element 1d.). Dat lijkt te wijzen op de mogelijkheid van een RFID-chip in de card. Anderzijds is in de conclusie (in element 1g., zie 3.4: ‘*De uitvinding heeft betrekking op de mogelijkheden die de RFID-chiptechnologie in combinatie met de **kentekenplaat van geregistreerde** voertuig/voertuig biedt (...)*’) alleen ten aanzien van de kentekenplaat expliciet opgenomen dat die een RFID-chip dient te bevatten en dat de uitvinding daarop betrekking heeft. De vraag is nu of de gemiddelde vakman impliciet – gelet op de tekening en de beschrijving – zou begrijpen dat NL 286 ook ziet op een card met RFID-chip. Figuur 1 van het octrooi ziet alleen op de kentekenplaat. In de beschrijving wordt het aangebracht zijn van een chip op een kentekencard wel genoemd (‘*De RFID-chip wordt zodanig bevestigd in de card en/of kentekenplaat dat indien men de chip tracht te verwijderen, deze vernietigd wordt*’ – p.1, r.15-16) en (‘*Indien men tracht de chip te verwijderen, in kentekencard of kentekenplaat, wordt deze automatisch vernietigd*’ – p.2, r.8-10), maar verder alleen voor de kentekenplaat uitgewerkt. Als de gemiddelde vakman probeert te begrijpen wat de bijdrage aan de stand van de techniek is, zal hij zien dat in het octrooi slechts wordt beschreven dat de uitvinding het mogelijk maakt, onder meer door in de kentekenplaat behalve een RFID-chip ook een antenne te integreren, om de RFID-chip van de kentekenplaat van een voertuig op afstand door middel van een vaste of mobiele reader uit te lezen en de hieraan gekoppelde voertuiggegevens met behulp van software te controleren zonder dat optische waarneming noodzakelijk is. Over het aanbrengen of uitlezen van een chip op een kentekencard, en aan welke voorwaarden die moet voldoen, zegt het octrooi niets. Daar komt bij dat de vakman er mee bekend was dat op het moment van de aanvraag het papieren kentekenbewijs reeds was vervangen door een card met chip (ingevoerd in 2014), zodat hij de in conclusie-element 1a. opgenomen ‘uitbreiding’ tegen die achtergrond zo zal begrijpen dat het octrooi aan het kentekendocument – in de definitie van het octrooi bestaande uit card en plaat – naast de reeds in de card aanwezige contact-chip, een RFID-chip in de kentekenplaat toevoegt aan de stand van de techniek. Het moet er dan ook voor worden gehouden dat het octrooi voor de gemiddelde vakman beperkt is tot (het controleren van een voertuig door het automatisch uitlezen van) de RFID-chip aangebracht op de kentekenplaat van dat voertuig.

5.7. Wanneer, met inachtneming van het voorgaande, (niet-technische) informatie die octrooirechtelijk niet relevant is uit de conclusie wordt weggelaten, te weten de conclusie-elementen 1a., 1e. en 1h. voor zover deze elementen zien op meer dan de kentekenplaat, en verder de elementen 1b., 1c., 1d., 1f., 1i., 1k. en 1l., bestaat de conclusie uit de volgende kenmerken:

- (i) een kentekenplaat met geïntegreerde RFID-chip die voertuiggegevens bevat,
- (ii) een in de kentekenplaat geïntegreerde antenne,

- (iii) een reader voor het, op afstand, zonder optische waarneming, automatisch/direct uitlezen en controleren van de chip, en
- (iv) de daarvoor benodigde software.

5.8. Daarvan uitgaande anticipeert FR 385 (vgl. 3.29.) NL 286 volledig.

5.9. FR 385 heeft betrekking op een systeem en werkwijze voor het identificeren van een voertuig. In figuur 1 wordt een voertuig (1) getoond dat is voorzien van een kentekenplaat (2) waarin een RFID-chip (25) is opgenomen. Het systeem volgens FR 385 voorziet daarnaast in een document (3) (in Frankrijk meestal 'carte grise' genoemd) waarin eveneens een RFID-chip (35) is opgenomen. In figuur 1 is ook getoond dat het voertuig op een ruit een vignet 4 heeft voorzien van een RFID-chip (45). RFID-chips (25), (35) en (45), bevatten elk een geheugen (26), (36) en (46) (*mémoire*) dat leesbaar en beschrijfbaar is en waarin gegevens, zoals gegevens over het voertuig en de eigenaar, zijn opgenomen (zie bijvoorbeeld FR 385, p.8, r. 8-15). De RFID-chips bevatten ook een antenne (27), (37), (in de vorm van een 'bobine inductive', inductieve spoel). De gegevens kunnen – op afstand, en zonder optische waarneming – worden uitgelezen met een elektronisch leesapparaat (reader) (5) en vervolgens wordt automatisch gecontroleerd of de gegevens uit elk van de geheugens (26), (36) en (46) met elkaar overeenstemmen. Dankzij het elektronische leesapparaat kan de politie de echtheid en de overeenstemming controleren tussen de gegevens die respectievelijk zijn aangebracht op de kentekenplaat van het voertuig, op het officiële identificatiedocument van het voertuig en/of op het vignet dat op de ruit is aangebracht (vgl. 3.29).

5.10. ████████ betwist dat FR 385 nieuwheidsschadelijk is. De identificatie en controle vindt in FR 385 volgens hem namelijk niet automatisch plaats. In FR 385 moeten de identificatiegegevens na het uitlezen van de chips nog met elkaar vergeleken worden. In FR 385 wordt slechts het voertuig geïdentificeerd en niet de eigenaar of houder ervan, doordat de directe koppeling tussen de kentekenplaat en de centrale computer/database van een nationale instantie als de RDW mist, aldus nog steeds ████████. Dit betoog kan ████████ niet baten. In de beschrijving van FR 385 is immers opgenomen dat het identificatiesysteem onder meer bestaat uit ten minste één elektronisch leesapparaat dat de in de geheugens van de op het officiële identificatiedocument, de kentekenplaat of het vignet aangebrachte RFID-chips opgeslagen informatie uitleest, waarbij dit apparaat automatisch de identificatiegegevens die uit elk van de geheugens worden uitgelezen, met elkaar kan vergelijken, om te bepalen of deze gegevens betrekking hebben op hetzelfde voertuig, en om aan te geven dat de gegevens alleen met elkaar overeenstemmen indien de gegevens die uit alle geheugens worden gelezen, hetzelfde voertuig betreffen. Die gegevens zien, anders dan ████████ betoogt, ook op eigenaar- of houder-gegevens. Hieruit volgt direct en ondubbelzinnig dat de controle in FR 385 ook automatisch plaatsvindt.

5.11. Het verweer van ████████ slaagt dan ook niet. NL 286 is dus niet nieuw.

5.12. Wat NL 756 betreft, geldt dat de conclusies 1-3 kunnen worden opgedeeld in de volgende deelkenmerken:

Conclusie 1:

1a. Identiteitsdocument, omvattende een van een RFID chip voorziene drager, zoals een kentekenplaat/kentekencard,

- 1b. waarin de COV gegevens van het voertuig/vaartuig en de eigenaar/houder in het kenteken zijn verwerkt
- 1c. en die officieel in de kentekenregistratie datumbestand van de Overheid zijn opgeslagen.
- 1d. De genoemde RFID chip is voorzien van een unieke code.

Conclusie 2:

- 2a. Identiteitsdocument volgens conclusie 1,
- 2b. waarbij de kentekenplaat/registratiekaart voorzien is van een in de kentekenplaat/registratiekaart, geïntegreerde antenne en RFID chip.

Conclusie 3:

- 3a. Identiteitsdocument volgens conclusie 2,
- 3b. met hierop een door de Overheid geregistreerde cijfer/letter combinatie.

5.13. Voor deze conclusies geldt hetzelfde als hiervoor is overwogen voor NL 286, in het bijzonder de passage in r.o. 5.6. over de beschermingsomvang van het octrooi. De conclusies 1 t/m 3 van NL 756 claimen immers nagenoeg dezelfde materie als de conclusie van NL 286, zodat ook deze conclusies zo moeten worden begrepen dat deze uitsluitend zien op een in de kentekenplaat geïntegreerde RFID-chip, althans dat de conclusie dit toevoegt aan de stand van de techniek. Dat in conclusiekenmerk 1a sprake is van een 'identiteitsdocument' en als voorbeelden zowel een kentekenplaat als een kentekencard worden genoemd, maakt dit niet anders omdat de gemiddelde vakman weet, op grond van zijn algemene vakkennis, dat een RFID-chip geïntegreerd in een kentekencard reeds bekend was (vgl. 5.6). Die materie is al in FR 385 geopenbaard.¹⁰ Die conclusies zijn derhalve nietig wegens gebrek aan nieuwheid op dezelfde gronden als hiervoor uiteengezet.

5.14. Ten aanzien van de conclusies 4 t/m 39 van NL 756 doet zich de bijzonderheid voor dat de onderzoeker heeft aangegeven dat deze conclusies dusdanig onduidelijk waren dat een zinvol onderzoek naar de stand van de techniek niet mogelijk was. Hoewel artikel 35 ROW voorschrijft dat OCNL in dat geval de aanvrager in de gelegenheid dient te stellen de gebreken te herstellen (op straffe van het niet in behandeling nemen van de aanvraag), is dat in casu niet gebeurd.

5.15. In het midden kan blijven of, zoals RDW stelt maar [REDACTED] betwist, het feit dat een nieuwheidsonderzoek naar de conclusies 4 t/m 39 niet heeft plaatsgevonden, gelet op het systeem van de wet, waarbij geen octrooi wordt verleend zonder voorafgaand nieuwheidsonderzoek, betekent dat het octrooi beperkt is tot de conclusies 1 t/m 3. De rechtbank is op navolgende gronden namelijk van oordeel dat de omstreden conclusies 4 t/m 39, ook als zij zijn verleend, nietig worden geacht.

5.16. Daartoe geldt dat RDW, voor zover hier van belang, gemotiveerd heeft gesteld – per volgcconclusie – dat en waarom de conclusies 5 t/m 26, 29 t/m 30, 33 t/m 34, 36 en 38 t/m 39 (die refereren aan een Event Data Recorder en een crashcard) nietig zijn wegens toegevoegde materie (omdat die termen niet in de oorspronkelijke aanvraag voorkomen) en

¹⁰ De conclusies 1 t/m 3 openbaren echter niet dat er direct, zonder optische waarneming van de kentekenplaat, op afstand middels readers controle kan plaatsvinden op het rechtmatige gebruik ervan. In die zin zijn deze conclusies minder breed dan de conclusie van NL 286.

dat de (overige) conclusies 4, 27 t/m 28, 31 t/m 32, 35 en 37 nietig zijn wegens gebrek aan nieuwheid en/of inventiviteit terwijl [REDACTED] zulks op geen enkele wijze onderbouwd heeft weersproken, behoudens het (alleen voor toegevoegde materie relevante) – blote – verweer dat hij op 27 maart 2018 geen nieuwe beschrijving en conclusies heeft ingediend. Dat verweer wordt als onvoldoende onderbouwd verworpen nu uit de gemotiveerde stellingen van RDW, die de lezing van [REDACTED] betwist, en de door hem overgelegde stukken, met name de oorspronkelijke aanvraag ingediend op 19 februari 2018 (productie EP15) en de screenshot van het octrooiregister met daarin vermeld op 27 maart 2018 'Later ingediende beschrijving', 'Later ingediende conclusies', 'Later ingediende tekeningen' en 'Later ingediend uittreksel'¹¹, blijkt dat die documenten op genoemde datum inderdaad door of namens [REDACTED] bij OCNL zijn ingediend. De rechtbank is gebleken dat wanneer zij bedoelde documenten in het octrooiregister ambtshalve online aanklikt, de redactie van de beschrijving en de conclusies verschijnt op de wijze zoals die in het octrooi als verleend is opgenomen, zulks in afwijking van de oorspronkelijk op 19 februari 2018 ingediende stukken (waarachter in het register is vermeld 'Oorspronkelijk ingediende conclusies', 'Oorspronkelijk ingediende beschrijving' etc). In de op 19 februari 2018 ingediende aanvraag voor NL 756, welke aanvraag 19 conclusies bevatte (tegenover 39 in NL 756 zoals verleend conform de aanvraag van 27 maart 2018) en een (kortere) beschrijving, wordt nergens melding gemaakt van een 'Event Data Recorder' of een 'crashcard'. Die materie, waarop de verleende conclusies 5 t/m 26, 29 t/m 30, 33 t/m 34, 36, en 38 t/m 39 zien, is toegevoegd in de later ingediende beschrijving van 27 maart 2018 en aan de eveneens op die datum ingediende set conclusies. Ook de nietigheidsargumenten ten aanzien van de conclusies 5 t/m 26, 29 t/m 30, 33 t/m 34, 36, 38 t/m 39 slagen derhalve.

slotsom

5.17. De octrooien zullen worden vernietigd.

5.18. De rechtbank hecht eraan op te merken dat deze zaken – zoals RDW terecht heeft aangevoerd – de keerzijde laat zien van het registratieoctrooi, dat Nederland als een van de weinige landen nog kent. De gedachte was destijds om laagdrempelige toegang te bieden voor aanvragers die tegen lage kosten, ongeacht de uitkomst van een nieuwheidsonderzoek, een octrooi automatisch verleend krijgen. RDW legt de vinger op de zere plek waar hij zegt dat de kwaliteit van de octrooien in dit systeem niet is gewaarborgd, waardoor het voor de octrooihouder zelf en derden niet duidelijk is wat de waarde is van een verleend Nederlands octrooi. De onderhavige zaken zijn hiervoor exemplarisch. Het zou niet onverstandig zijn om, nu zoveel jaren later, bij de komende wetswijziging van de Rijsoctrooiwet 1995 goed te reflecteren op de wenselijkheid van dit systeem.

5.19. [REDACTED] zal als de in het ongelijk gestelde partij in beide zaken in de proceskosten worden veroordeeld.

5.20. RDW maakt aanspraak op de vergoeding van de redelijke en evenredige kosten zoals bedoeld in artikel 1019h Rv. RDW heeft een specificatie van de hoogte van de kosten van haar advocaten ingediend die optelt tot een bedrag van € 130.552,75 exclusief BTW, waarvan volgens RDW 50% aan de procedure met zaak- en rolnummer C/09/600708 / HA

¹¹ Vgl. Pleitnota RDW, p. 16.

ZA 20-983 kan worden toebedeeld en de andere 50% aan de procedure met zaak- en rolnummer C/09/600718 / HA ZA 20-984.

5.21. De toepasselijkheid van 1019h Rv is niet in geschil, maar [REDACTED] heeft de redelijkheid en evenredigheid van de hoogte van de gevorderde proceskosten bestreden. Naar de mening van [REDACTED] zijn beide zaken qua omvang en complexiteit ieder voor zich als eenvoudige zaken aan te merken in de zin van de Indicatietarieven in octrooizaken¹². Deze Indicatietarieven geven per categorie zaak een maximumtarief aan toe te wijzen advocaatkosten aan en dienen als richtlijn bij de beoordeling van de gevorderde proceskosten. De in de Indicatietarieven vermelde tarieven worden geacht in het algemeen redelijk en evenredig te zijn.

5.22. De rechtbank is van oordeel dat, zoals [REDACTED] heeft aangevoerd, beide zaken een grote overlap vertonen en het schriftelijke pleidooi door RDW bijvoorbeeld voor beide zaken in één pleitnota is behandeld terwijl zij op de mondelinge behandeling grotendeels heeft afgezien van repliceren. Aan de andere kant sluit de rechtbank de ogen niet voor de opstelling van [REDACTED] en de tijd en kosten die RDW daardoor heeft moeten maken om de onderhavige octrooien in deze procedure te laten vernietigen, daaronder begrepen de hieraan voorafgaande adviesprocedure bij het OCNL, welke kosten ook voor vergoeding in aanmerking komen. Gelet op alle omstandigheden van het geval zullen de zaken daarom worden aangemerkt als eenvoudige zaken met een maximumtarief van € 30.000,-. In het onderhavige geval verzet de billijkheid zich er echter tegen om [REDACTED] volledig te veroordelen in deze kosten, gelet op de hiervoor genoemde aanzienlijke overlap en omdat [REDACTED] een privé-persoon is die niet heeft gehandeld in de uitvoering van een bedrijf of beroep. De rechtbank matigt de kosten derhalve ambtshalve tot € 15.000 per zaak. Dat bedrag wordt verhoogd met de verschotten die in elke zaak in totaal € 756,89 bedragen (zijnde € 656,- aan griffierecht en € 100,89 aan deurwaarderskosten), waarmee het totaalbedrag per zaak uitkomt op € 15.756,89.

5.23. Voor een (separate) verpordeling in de gevorderde nakosten bestaat geen grond, nu de kostenveroordeling ook voor deze kosten een executoriale titel oplevert. De nakosten zullen overeenkomstig het geldende liquidatietarief worden begroot op € 163,- zonder betekening en op € 248,- in geval van betekening. Daarbij zij opgemerkt dat nu dit vonnis een vonnis is in beide zaken en dus maar één keer betekend hoeft te worden, het surplus bedrag van € 85,- ook maar één keer in rekening kan worden gebracht.

6. De beslissing

De rechtbank

in de zaak 20-983

6.1. vernietigt NL 1042756,

6.2. veroordeelt [REDACTED] in de proceskosten, aan de zijde van RDW begroot op € 15.756,89 aan tot op heden gemaakte proceskosten, één en ander te voldoen binnen

¹² Versie 1 september 2020, te raadplegen via www.rechtspraak.nl

veertien dagen na de datum van dit vonnis en – voor het geval voldoening van de (na)kosten niet binnen de gestelde termijn plaatsvindt – te vermeerderen met de wettelijke rente over de (na)kosten te rekenen vanaf veertien dagen na de datum van dit vonnis,

6.3. verklaart de proceskostenveroordeling onder 6.2. uitvoerbaar bij voorraad,

6.4. wijst het meer of anders gevorderde af;

in de zaak 20-984

6.5. vernietigt NL 1042286,

6.6. veroordeelt [REDACTED] in de proceskosten, aan de zijde van RDW begroot op € 15.756,89 aan tot op heden gemaakte proceskosten, één en ander te voldoen binnen veertien dagen na de datum van dit vonnis en – en voor het geval voldoening van de (na)kosten niet binnen de gestelde termijn plaatsvindt – te vermeerderen met de wettelijke rente over de (na)kosten te rekenen vanaf veertien dagen na de datum van dit vonnis,

6.7. verklaart de proceskostenveroordeling onder 6.6. uitvoerbaar bij voorraad,

6.8. wijst het meer of anders gevorderde af.

Dit vonnis is gewezen door mr. A.M. Brakel, mr. J.Th. van Walderveen en mr. M.E. Kokke en in het openbaar uitgesproken door mr. D. Nobel op 17 november 2021.



Voor grasse/afsluit

17 NOV. 2021

De griffier,

M. Kaisepo